COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 11.2.2021
COM(2021) 53 final

2021/0030 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DI ESECUZIONE DEL CONSIGLIO

che autorizza il Regno Unito ad applicare nei confronti dell'Irlanda del Nord una misura speciale di deroga agli articoli 16 e 168 della direttiva 2006/112/CE del Consiglio relativa al sistema comune d'imposta sul valore aggiunto

RELAZIONE

A norma dell'articolo 395, paragrafo 1, della direttiva 2006/112/CE, del 28 novembre 2006, relativa al sistema comune d'imposta sul valore aggiunto (di seguito la "direttiva IVA"[1]), il Consiglio, deliberando all'unanimità su proposta della Commissione, può autorizzare qualsiasi Stato membro ad introdurre misure speciali di deroga alle disposizioni di tale direttiva allo scopo di semplificare la riscossione dell'imposta o di evitare talune evasioni o elusioni fiscali.

Il Regno Unito è uscito dall'Unione europea (UE) il 31 gennaio 2020. Conformemente all'accordo di recesso[2], è ora ufficialmente un paese terzo rispetto all'UE.

Dal 1° gennaio 2021 la normativa UE in materia di IVA non si applica più nel Regno Unito. Tuttavia, sulla base del protocollo su Irlanda/Irlanda del Nord[3] (di seguito "il protocollo"), che è parte dell'accordo di recesso, l'Irlanda del Nord rimane soggetta alla normativa dell'UE sull'IVA relativa ai beni al fine di evitare una frontiera fisica tra l'Irlanda e l'Irlanda del Nord. Per quanto riguarda i servizi, invece, l'Irlanda del Nord è considerata, insieme al resto del Regno Unito, esterna all'UE.

Ne consegue inevitabilmente un sistema IVA duplice o misto in Irlanda del Nord, in base al quale le cessioni, gli acquisti intracomunitari e le importazioni di beni situati in Irlanda del Nord, secondo le norme relative al luogo delle operazioni imponibili di cui al titolo V della direttiva IVA, sono soggetti alle norme armonizzate dell'UE, mentre le prestazioni di servizi effettuate nello stesso territorio non sono soggette al sistema IVA dell'UE.

Pertanto, per continuare ad applicare in Irlanda del Nord un regime speciale dell'IVA, che contempla misure forfettarie relative all'imposta sul valore aggiunto non detraibile gravante sulle spese di carburante degli autoveicoli aziendali, che si scostano dalle regole generali stabilite nella direttiva IVA, è necessaria la concessione di una deroga a norma dell'articolo 395, paragrafo 1, della medesima direttiva.

Con lettera protocollata dalla Commissione il 27 novembre 2020 il Regno Unito ha chiesto l'autorizzazione di continuare ad applicare una misura di deroga agli articoli 16 e 168 della direttiva IVA. In conformità all'articolo 395, paragrafo 2, della direttiva IVA, la Commissione, con lettera del 10 dicembre 2020, ha informato gli altri Stati membri della richiesta presentata dal Regno Unito. Con lettera dell'11 dicembre 2020 la Commissione ha comunicato al Regno Unito che disponeva di tutti i dati che riteneva necessari per valutare la richiesta.

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• Motivi e obiettivi della proposta

L'articolo 168 della direttiva IVA stabilisce che un soggetto passivo ha il diritto di detrarre l'IVA addebitata su acquisti effettuati ai fini di sue operazioni soggette ad imposta. L'articolo 16 della medesima direttiva stabilisce che è assimilato a una cessione di beni a titolo oneroso il prelievo di un bene dalla propria impresa da parte di un soggetto passivo il quale lo destina al proprio uso privato o all'uso del suo personale, quando detto bene o gli elementi che lo compongono hanno dato diritto ad una detrazione totale o parziale dell'IVA. Questo sistema consente il recupero dell'IVA inizialmente detratta in relazione all'uso privato.

---

[1] GU L 347 dell'11.12.2006, pag. 1.

[2] Accordo sul recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord dall'Unione europea e dalla Comunità europea dell'energia atomica (GU C 384 I del 12.11.2019, pag. 1).

[3] GU C 384 I del 12.11.2019, pag. 92.

Nel caso degli autoveicoli parzialmente utilizzati per usi privati (non aziendali), spesso è difficile calcolare e tassare le spese connesse all'uso privato in base alle suddette regole.

In questo contesto il Regno Unito ha adottato un regime speciale di imposizione forfettaria dell'uso privato autorizzato dalla decisione 86/356/CEE del Consiglio, del 21 luglio 1986, che autorizza il Regno Unito ad applicare misure forfettarie relative all'imposta sul valore aggiunto non deducibile gravante sulle spese di carburante degli autoveicoli aziendali[4], sulla base della potenza e del tipo di carburante dell'autoveicolo.

La deroga iniziale è stata abrogata e sostituita dalla decisione 2006/659/CE del Consiglio, del 25 settembre 2006, che autorizza il Regno Unito ad introdurre una misura particolare di deroga all'articolo 5, paragrafo 6, e all'articolo 11, parte A, paragrafo 1, lettera b), della direttiva 77/388/CEE in materia di armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative alle imposte sulla cifra di affari[5], introducendo un'imposizione forfettaria dell'uso privato in base al livello di emissioni di CO_2 dell'autoveicolo. Quest'ultima decisione del Consiglio è stata a sua volta sostituita dalla decisione di esecuzione (UE) 2015/2109 del Consiglio del 17 novembre 2015[6], giunta a termine il 31 dicembre 2018. La decisione di esecuzione (UE) 2018/1918 del Consiglio[7], del 4 dicembre 2018, ha autorizzato un'ulteriore proroga alla misura, fino al 31 dicembre 2020.

Il regime è basato sul fatto che esiste una relazione diretta fra le emissioni e il quantitativo di carburante consumato, in quanto a maggiori emissioni corrisponde un maggior consumo di carburante. Sulla base di tali livelli di emissioni, si calcola il consumo di carburante per chilometro, e successivamente lo si combina con il chilometraggio medio privato determinato in base ai dati dell'imposizione diretta e al prezzo al dettaglio del carburante per il trasporto stradale. Ne risulta un'imposta per uso privato corrispondente all'importo dell'IVA dovuta sull'uso privato dell'autoveicolo. Il regime è facoltativo per i soggetti passivi che scelgono di non recuperare l'IVA sul carburante. In alternativa essi tengono un registro dettagliato del chilometraggio a prova e sostegno del calcolo del chilometraggio a uso privato.

Il Regno Unito ha inserito nella sua richiesta una spiegazione sul funzionamento della misura di deroga. Secondo il Regno Unito tale sistema si è dimostrato accurato e ha comportato una semplificazione sostanziale sia per le imprese che per l'amministrazione tributaria. Il Regno Unito sostiene inoltre che esso garantisce ai soggetti passivi la certezza del diritto grazie a un metodo semplificato che può essere applicato per contabilizzare l'IVA sull'uso del carburante a fini privati.

Sulla base di quanto esposto, il Regno Unito ha chiesto l'autorizzazione di proseguire l'applicazione della deroga nei confronti dell'Irlanda del Nord a decorrere dal 1° gennaio 2021. La deroga dovrebbe essere limitata al 31 dicembre 2023 affinché sia possibile valutare se il regime di imposizione forfettaria rispecchi ancora correttamente la ripartizione complessiva tra uso professionale e uso privato.

- **Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato**

A norma dell'articolo 176 della direttiva IVA, il Consiglio stabilisce le spese che non danno diritto a detrazione dell'IVA. Fino a quel momento gli Stati membri sono autorizzati a mantenere tutte le esclusioni in vigore al 1° gennaio 1979. Esiste pertanto una serie di clausole di "standstill" che limitano il diritto alla detrazione dell'IVA in relazione alle autovetture.

---

4 GU L 212 del 2.8.1986, pag. 35.
5 GU L 272 del 3.10.2006, pag. 15.
6 GU L 305 del 21.11.2015, pag. 49.
7 GU L 311 del 7.12.2018, pag. 30.

Nonostante le iniziative precedenti intese a stabilire norme sulle categorie di spesa che possono essere soggette a una limitazione del diritto alla detrazione[8], tale deroga è opportuna in attesa di un'armonizzazione di tali norme a livello dell'UE.

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

• Base giuridica

Articolo 395 della direttiva IVA.

• Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)

Considerando la disposizione della direttiva IVA su cui si basa, la proposta rientra nell'ambito di competenza esclusiva dell'Unione. Pertanto, il principio di sussidiarietà non si applica.

• Proporzionalità

La decisione riguarda un'autorizzazione concessa al Regno Unito nei confronti dell'Irlanda del Nord su sua richiesta e non costituisce un obbligo.

Tenuto conto della portata limitata della deroga, la misura speciale è commisurata all'obiettivo perseguito, ossia semplificare la procedura di riscossione dell'IVA. Essa si limita a quanto necessario per semplificare la riscossione dell'IVA in un settore specifico.

Il sistema resta facoltativo per i soggetti passivi.

• Scelta dell'atto giuridico

A norma dell'articolo 395 della direttiva IVA, la concessione di una deroga alle disposizioni comuni sull'IVA è possibile soltanto su autorizzazione del Consiglio, che delibera all'unanimità su proposta della Commissione. Una decisione del Consiglio è inoltre lo strumento più idoneo perché può essere indirizzata ai singoli Stati membri.

3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO

• Consultazioni dei portatori di interessi

La presente proposta si basa su una richiesta presentata dal Regno Unito nei confronti dell'Irlanda del Nord e riguarda unicamente questo territorio.

• Assunzione e uso di perizie

Non è stato necessario consultare esperti esterni.

• Valutazione d'impatto

La proposta di decisione mira a semplificare la riscossione dell'IVA sulle spese di carburante degli autoveicoli aziendali parzialmente usati per fini non aziendali e ha pertanto un potenziale impatto positivo.

Per i soggetti passivi che scelgono di avvalersi di questo sistema, esso riduce gli oneri amministrativi e i costi di conformità poiché elimina la necessità di tenere un registro

[8] COM(2004) 728 def. - Proposta di direttiva del Consiglio che modifica la direttiva 77/388/CEE al fine di semplificare gli obblighi in materia di imposta sul valore aggiunto (GU C 24 del 29.1.2005, pag. 10), ritirata il 21 maggio 2014 (GU C 153 del 21.5.2014, pag. 3).

dettagliato del chilometraggio per ciascun autoveicolo aziendale ai fini dell'IVA. Tali requisiti di registro sono in effetti dispendiosi in termini di tempo e spesso impongono oneri amministrativi di rilievo a fronte di imposte relativamente modeste. Il metodo di semplificazione riduce altresì gli oneri per l'amministrazione tributaria che in caso contrario dovrebbe sottoporre a controlli numerose situazioni individuali.

Tuttavia, in considerazione della portata ridotta della deroga e della sua applicazione limitata nel tempo, l'incidenza sarà comunque circoscritta.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

La proposta non ha alcuna incidenza negativa sul bilancio dell'Unione.

Si ricorda a tale proposito che, in conformità dell'articolo 8, secondo comma, del protocollo, le entrate risultanti da operazioni imponibili nell'Irlanda del Nord non sono versate all'UE.

5. ALTRI ELEMENTI

La proposta contiene una clausola di temporaneità, ossia un termine automatico che fissa la cessazione dell'efficacia dell'atto al 31 dicembre 2023.

2021/0030 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DI ESECUZIONE DEL CONSIGLIO

che autorizza il Regno Unito ad applicare nei confronti dell'Irlanda del Nord una misura speciale di deroga agli articoli 16 e 168 della direttiva 2006/112/CE del Consiglio relativa al sistema comune d'imposta sul valore aggiunto

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva 2006/112/CE del Consiglio, del 28 novembre 2006, relativa al sistema comune d'imposta sul valore aggiunto[1], in particolare l'articolo 395, paragrafo 1, primo comma,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

(1) Il Regno Unito ha receduto dall'Unione europea il 31 gennaio 2020 sulla base dell'accordo sul recesso del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord dall'Unione europea e dalla Comunità europea dell'energia atomica ("accordo di recesso"). Pertanto la normativa dell'Unione in materia di imposta sul valore aggiunto ("IVA") non si applica più al Regno Unito e nel Regno Unito.

(2) Tuttavia, in conformità dell'articolo 8 del protocollo su Irlanda/Irlanda del Nord ("il protocollo"), che è parte integrante dell'accordo di recesso, la legislazione dell'Unione in materia di IVA continua ad applicarsi in Irlanda del Nord[2] relativamente ai beni.

(3) Pertanto i soggetti passivi e alcuni enti non soggetti passivi nel Regno Unito continuano a essere soggetti alla legislazione dell'UE in materia di IVA relativamente alle operazioni su beni in Irlanda del Nord.

(4) A norma dell'articolo 168 della direttiva 2006/112/CE il soggetto passivo ha il diritto di detrarre l'IVA addebitata sugli acquisti effettuati ai fini di operazioni soggette ad imposta. L'articolo 16 di detta direttiva stabilisce tuttavia che è assimilato a una cessione di beni a titolo oneroso il prelievo di un bene dalla propria impresa da parte di un soggetto passivo il quale lo destina al proprio uso privato o all'uso del suo personale, quando detto bene o gli elementi che lo compongono hanno dato diritto ad una detrazione totale o parziale dell'IVA. Questo sistema consente il recupero dell'IVA inizialmente detratta in relazione all'uso privato.

(5) La decisione 2006/659/CE del Consiglio[3] ha autorizzato il Regno Unito ad applicare, fino al 31 dicembre 2015, una misura particolare al fine di determinare su base

[1] GU L 347 dell'11.12.2006, pag. 1.

[2] Subordinatamente all'espressione democratica del consenso di cui all'articolo 18 del protocollo, a favore del proseguimento dell'applicazione dell'articolo 8 ivi contenuto.

[3] Decisione 2006/659/CE del Consiglio, del 25 settembre 2006, che autorizza il Regno Unito ad introdurre una misura particolare di deroga all'articolo 5, paragrafo 6, e all'articolo 11, parte A, paragrafo 1, lettera b), della direttiva 77/388/CEE in materia di armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative alle imposte sulla cifra di affari (GU L 272 del 3.10.2006, pag. 15).

forfettaria la proporzione di IVA non detraibile relativa alla spesa per il carburante per gli autoveicoli aziendali non esclusivamente impiegati a fini aziendali (di seguito "la misura speciale"). La misura speciale, facoltativa per i soggetti passivi, è basata sul livello di emissioni di diossido di carbonio dell'autoveicolo, in quanto esiste una correlazione proporzionale fra le emissioni e il consumo di carburante e quindi con la spesa per esso.

(6) Mediante decisione di esecuzione (UE) 2015/2109 del Consiglio[4], il Regno Unito era stato autorizzato a continuare ad applicare la misura speciale fino al 31 dicembre 2018. La decisione di esecuzione (UE) 2018/1918 del Consiglio[5] ha concesso un'ulteriore proroga, fino al 31 dicembre 2020.

(7) Con lettera protocollata dalla Commissione il 27 novembre 2020 il Regno Unito ha chiesto l'autorizzazione di continuare ad applicare la misura speciale nei confronti dell'Irlanda del Nord a decorrere dal 1° gennaio 2021. La richiesta conteneva una spiegazione sul funzionamento della misura speciale.

(8) Con lettera del 10 dicembre 2020 la Commissione ha trasmesso agli Stati membri la richiesta presentata dal Regno Unito. Con lettera dell'11 dicembre 2020 la Commissione ha comunicato al Regno Unito che disponeva di tutte le informazioni necessarie all'esame della richiesta.

(9) Secondo il Regno Unito la misura speciale ha rappresentato un'efficiente procedura semplificata per la riscossione dell'IVA relativa alle spese per il carburante utilizzato in parte per uso privato negli autoveicoli aziendali, sia per i soggetti passivi, sia per l'amministrazione tributaria. È pertanto opportuno che il Regno Unito sia autorizzato ad applicare la misura speciale nei confronti dell'Irlanda del Nord.

(10) La deroga dovrebbe essere limitata al 31 dicembre 2023 in quanto è necessario valutare periodicamente se il regime di imposizione forfettaria rispecchi ancora correttamente la ripartizione complessiva tra uso professionale e uso privato.

(11) In conformità dell'articolo 8, secondo comma, del protocollo, le entrate risultanti da operazioni imponibili nell'Irlanda del Nord non sono versate all'Unione. La misura speciale non avrà quindi alcuna incidenza sulle risorse proprie dell'Unione provenienti dall'IVA,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

In deroga agli articoli 16 e 168 della direttiva 2006/112/CE, il Regno Unito, nei confronti dell'Irlanda del Nord, è autorizzato fino al 31 dicembre 2023 a fissare su base forfettaria la proporzione dell'IVA relativa alla spesa per il carburante destinato agli autoveicoli aziendali usati per usi privati.

[4] Decisione di esecuzione (UE) 2015/2109 del Consiglio, del 17 novembre 2015, che autorizza il Regno Unito a introdurre una misura speciale di deroga all'articolo 26, paragrafo 1, lettera a), e agli articoli 168 e 168 bis della direttiva 2006/112/CE relativa al sistema comune d'imposta sul valore aggiunto (GU L 305 del 21.11.2015, pag. 49).

[5] Decisione di esecuzione (UE) 2018/1918 del Consiglio, del 4 dicembre 2018, che autorizza il Regno Unito ad applicare una misura speciale di deroga agli articoli 16 e 168 della direttiva 2006/112/CE relativa al sistema comune d'imposta sul valore aggiunto (GU L 311 del 7.12.2018, pag. 30).

Articolo 2

La proporzione dell'imposta di cui all'articolo 1 è espressa in importi fissi, determinati sulla base del livello di emissioni di diossido di carbonio del tipo di veicolo che corrisponde al consumo di carburante. Il Regno Unito, nei confronti dell'Irlanda del Nord, indicizza annualmente tali importi fissi al fine di riflettere le variazioni del costo medio del carburante.

Articolo 3

Il sistema istituito sulla base della presente decisione è facoltativo per i soggetti passivi.

Articolo 4

Il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord è destinatario della presente decisione nei confronti dell'Irlanda del Nord.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Consiglio
Il presidente